Tweede Kamer der Staten-Generaal 2

Vergaderjaar 2015–2016

21 501-33 Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 607 BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 23 juni 2016

Het belang van grensoverschrijdende spoorverbindingen wordt breed gedeeld door burger, bedrijfsleven en overheid. Op (korte) internationale verbindingen kan de trein meer concurreren met andere modaliteiten; de potentie van internationale personenvervoer per spoor wordt nog niet volledig benut. Het is dan ook één van de ambities uit het regeerakkoord om waar mogelijk belemmeringen voor deze verbindingen weg te nemen. Ook uw Kamer heeft regelmatig aandacht gevraagd voor verschillende spoorverbindingen met onze buurlanden.

Gezien dit belang heb ik het initiatief genomen tot het organiseren van een spoortop over grensoverschrijdend personenvervoer. Ik wil u graag informeren over de resultaten die geboekt zijn bij de verschillende topoverleggen tijdens de afgelopen Trans Europese Netwerken Transport (TEN T) dagen die van 20 tot en met 22 juni in Rotterdam zijn gehouden. Daarnaast ga ik in op de voortgang die ten aanzien van de grensoverschrijdende dossiers te melden is. Tot slot bericht ik u met deze brief over de ontwikkeling van de spoorgoederencorridors die tijdens een ministersconferentie als onderdeel van de TEN T dagen op 21 juni aan de orde zijn geweest.

1. Uitkomsten spoortop

Afgelopen najaar is uw Kamer over de opzet van deze top geïnformeerd. Op 21 juni jl. heeft de spoortop plaatsgevonden met mijn ambtsgenoten van Duitsland en België en ambtelijke vertegenwoordiger van Luxemburg. Tijdens de top hebben we gezamenlijk de ambitie uitgesproken om de internationale reiziger centraal te stellen en te bevorderen dat deze reiziger een soepele reis door de internationale keten heeft. We hebben geconstateerd dat er veel winst is te behalen op het gebied van reisinformatie, ticketing en tariferingen. Deze constatering heeft geresulteerd in een intensivering van de samenwerking op dit vlak met de Benelux-

kst-21501-33-607
ISSN 0921 - 7371
’s-Gravenhage 2016

landen en Duitsland, die door middel van een overeenkomst is bezegeld (bijlage 1)[1].

De nauwere samenwerking krijgt onder andere vorm door de initiëring van een internationaal railplatform waaraan alle bij het spoor betrokken verantwoordelijke publieke en private partijen op regelmatige basis deel zullen nemen. In dit platform worden afspraken gemaakt over de mogelijkheden van versoepeling van de internationale treinreis en het treffen van maatregelen hiertoe. Mijn ministerie neemt het initiatief voor het opzetten van dit platform.
Daarnaast heb ik mede namens mijn collega's een beroep gedaan op de marktpartijen, om mee te denken over praktische en inventieve oplossingen ten behoeve van een soepele grensoverschrijdende treinreis. Tijdens de marktbijeenkomst zijn de eerste ideeën hiervoor al naar voren gekomen. Zoals Happy Rail, een initiatief voor een website waarop alle internationale tickets van verschillende vervoerders te boeken zijn. Happy Rail is met dit initiatief de winnaar van de publieksprijs tijdens de spoortop. Een ander voorbeeld is het Masai Project; een databank voor internationale reizigers- en ticketinformatie, waar voor heel Europa de meest actuele treinreizigersinformatie te vinden is.

Ook is afgesproken dat de Nederlandse grensprovincies samen met de aangrenzende bondslanden Niedersachsen en Nordrheinwestfalen werken aan afspraken over de realisatie of verbetering van specifieke verbindingen in de grensregio's. Deze afspraken moeten uitmonden in grensregionale samenwerkingsovereenkomsten.

2. Stand van zaken verbeteren van spoorverbindingen met Duitsland en België

Sinds eind 2015 doet een consortium onder gezamenlijke aansturing van Limburg, Brabant en het Ministerie van IenM onderzoek naar mogelijke Intercityverbindingen tussen Eindhoven-Düsseldorf en Eindhoven-Keulen. Dit is mede mogelijk gemaakt door een TEN-T subsidie vanuit Brussel.

Op dit moment worden elementen zoals benodigde capaciteit, noodzakelijke infrastructuur, potentiële vervoerwaarden en exploitatiekosten in beeld gebracht. Voor beide verbindingen wordt op basis hiervan een aantal kansrijke oplossingen uitgewerkt. Uiteindelijk moet aan de hand van deze kansrijke oplossingen een voorkeursbesluit worden genomen. Eind 2016 wordt hierover uitsluitsel verwacht.

Spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf

Voor verbetermaatregelen op de korte termijn is parallel aan bovenstaand onderzoek op basis van bestaande informatie en expert judgement een analyse gedaan over zogenaamde «no regret» maatregelen.«No regret» maatregelen zijn maatregelen die bij elk alternatief aan de orde zijn en waarvan ook het gebruik al gegarandeerd is.

Uit deze analyse blijkt dat spoorverdubbeling en seinverdichting tussen Heerlen en Landgraaf op korte termijn een verbetering van het spoorproduct ondersteunen en ook bij alle intercityopties voor Eindhoven naar Keulen noodzakelijk zijn. Met deze spoorverdubbeling is het op korte termijn mogelijk om twee keer per uur de drielandentrein te laten rijden die beoogd is tussen Luik-Maastricht-Heerlen-Aken.
Op lange termijn kan deze spoorverdubbeling worden gebruikt voor een intercity tussen Eindhoven en Keulen.

---

[1] Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

Zoals aangegeven in de brief over de voortgang van het MIRT van 16 juni jl. (Kamerstuk 34 300 A, nr. 70) heb ik in aanloop van de spoortop ook met de provincie Limburg bezien of voldoende financiële middelen beschikbaar zijn om de planstudie te starten voor maatregelen die «no regret» zijn voor het verbeteren van de verbinding tussen Limburg en Duitsland. Dit mede naar aanleiding van de motie (Kamerstuk 34 300 A, nr. 49) van het lid De Boer c.s., waarin verzocht wordt te zoeken naar financiële ruimte bij spoor en daarbij voorrang te verlenen aan de structurele vergroting van de capaciteit van station Schiphol en de meest kansrijke grensoverschrijdende verbindingen naar Duitsland w.o. Eindhoven-Düsseldorf en in samenhang daarmee Heerlen-Aken.

Met de provincie Limburg zijn afspraken gemaakt over de gezamenlijke bekostiging van de spoorverdubbeling. De op dit moment bekende kostenraming voor de spoorverdubbeling tussen Heerlen en Landgraaf bedraagt € 58 mln. incl. BTW (risicomarge +/- 40%). Op dit moment heb ik € 10,4 mln. beschikbaar (uit amendement Koopmans/Cramer ter verbetering van de verbinding naar Aken) en de regio € 12 mln. Vanwege het grote belang dat ik hecht aan concrete stappen in het grensoverschrijdend verkeer en op basis van een gezamenlijke prioriteitsstelling heb ik richting Limburg aangegeven dat ik het budget dat gereserveerd staat voor de Avantislijn (€ 9 mln.) hiervoor zal aanwenden. De reservering van dit budget dateert uit het Bestuurlijk MIRT overleg van najaar 2009, maar er is geen zicht op realisatie van deze lijn. Deze reservering komt hiermee te vervallen.

Samen met de financiële inbreng van Limburg en rekening houdend met een TEN-T realisatiesubsidie die Limburg met onze steun zal aanvragen, is er naar mijn oordeel in voldoende mate sprake van zicht op financiering en kan met de planuitwerking voor de maatregel gestart worden.

Ik ben van mening dat met deze afspraak een grote stap is gezet in het verbeteren van de verbindingen richting Duitsland. Het is nu aan de vervoerders om hier nadere invulling aan te geven.

Stand van zaken verbinding Eindhoven-Düsseldorf

Voor een mogelijke intercityverbinding tussen Eindhoven en Düsseldorf is een investering in extra infrastructuur in Duitsland noodzakelijk. De Bondsrepubliek Duitsland heeft in haar concept Bundesverkehrwegenplan (BVWP) niet de hoogste prioriteit gegeven aan spoorverdubbeling tussen Kaldenkirchen en Dülken. Dit kan ten koste gaan van een snelle realisatie van een Intercity tussen Eindhoven en Düsseldorf.

In de officiële Nederlandse reactie op het BVWP wordt daarom aan Minister Dobrindt gevraagd deze prioritering te heroverwegen. Daarnaast is met de provincie Noord-Brabant en Limburg afgesproken blijvend te lobbyen voor deze maatregel.

Om vooruitlopend op de spoorverdubbeling tussen Kaldenkirchen en Dülken te komen tot verbetering van de verbinding Eindhoven-Düsseldorf wordt ingezet op een ingroeimodel. De eerste stap wordt gezet met de start van de dienstregeling 2017. De reistijd tussen Eindhoven en Düsseldorf wordt met 15 minuten verkort door een kortere overstaptijd in Venlo. Daarnaast zal mijn ministerie met NS en de desbetreffende Duitse vervoersautoriteit bespreken hoe de huidige verbinding tussen Eindhoven en Düsseldorf verder verbeterd kan worden.

Verbindingen met België

Naast de bovengenoemde multilaterale verklaring heb ik ook een bilaterale intentieovereenkomst (bijlage 2) ondertekend met Belgische Minister van Mobiliteit, de heer Bellot[2].

België en Nederland hebben verbetering van het internationale vervoer tussen Brussel en Amsterdam over Lijn 4/HSL Zuid hoog in het vaandel en kijken samen naar de mogelijkheden hiertoe. Daarnaast ligt de nadruk op de verbetering van de verbindingen Roosendaal-Antwerpen en Maastricht-Luik. België en Nederland zijn het erover eens dat er aanknopingspunten zijn om op deze verbindingen frequenter te rijden dan wel te versnellen. Afgesproken is dat een werkgroep bestaande uit beide overheden en de betrokken vervoerders de mogelijkheden verder zal uitwerken.

Gezamenlijk is ook de ambitie uitgesproken om te komen tot een directe drielandentrein tussen Luik-Maastricht-Heerlen-Aken. Deze trein vergroot de uitwisselingsmogelijkheden tussen de HSL stations Aken en Luik. De vervoerders gaan de plannen verder uit werken.

3. Ministers en business conferentie «Rail freight corridors to boost international freight»

Als onderdeel van de TEN T dagen in Rotterdam is er op 21 juni 2016 een ministersverklaring aangenomen ten behoeve van de ontwikkeling van de spoorgoederencorridors (bijlage 3)[3]. De spoorgoederencorridors verbinden de Europese havens en industriegebieden met het achterland. De ontwikkeling van het internationale spoorgoederenvervoer draagt ook bij een de Europese klimaatdoelstellingen. Het internationale spoorgoederenvervoer ontwikkelt zich in de EU voorzichtig positief maar blijft achter bij de verwachtingen zoals die bijvoorbeeld zijn opgenomen in het Witboek vervoer van de Europese Commissie. In een recentelijk rapport van de Europese Rekenkamer wordt de noodzaak van verdere actie benadrukt (special report 08/2016 van 24 mei 2016, goederenvervoer per trein de EU, nog steeds niet op het goede spoor).

In de verklaring wordt de noodzakelijke verdere ontwikkeling van de negen reeds bestaande spoorgoederencorridors bevestigd. Deze spoorgoederencorridors bieden op marktgerichte wijze doorgaande internationale treinpaden aan, werken samen bij reduceren van infrastructurele en andere bottlenecks en werken samen bij de uitrol van ERTMS. Voorafgaande aan de ministersverklaring heeft de spoorwegsector (waaronder industrie, vervoerders, verladers, infrastructuurbeheerders, terminals en intermodale operators) een verklaring opgesteld met prioritaire acties voor de komende jaren (bijlage 4).
De verklaringen sluiten goed op elkaar aan. Samenwerking tussen de lidstaten en de spoorwegsector is essentieel voor het faciliteren van het internationale spoorgoederenvervoer.

Belangrijkste afspraken die gemaakt zijn betreffen:
- Hanteren van gezamenlijke prestatie-indicatoren voor de spoorgoederencorridors;
- Beschikbaar stellen van real-time treininformatie voor de bedrijven in de logistiek keten, zoals terminals;
- Samenwerken op het gebied van bronbeleid spoorweggeluid. De Europese Commissie zal begin 2017 een voorstel doen over het op

---

[2] Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl
[3] Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

termijn uitfaseren van lawaaiige spoorgoederenwagons. Het ombouwen van bestaande spoorgoederenwagons en de investeringen daarbij is een belangrijk onderdeel. Hierbij zal de economische impact van een dergelijke maatregel op de vervoerders moeten worden beoordeeld;
- Jaarlijkse vaststelling tussen sector en lidstaten van een lijst met prioritaire acties voor het wegnemen van operationele belemmeringen in het internationale spoorgoederenvervoer belemmeren (zoals bijvoorbeeld vereiste taalniveau's van machinisten die opereren in grensbaanvakken);
- Samenwerken van de negen spoorgoederencorridors met de TEN T core netwerkcorridors met als doel het identificeren van infrastructurele bottlenecks en realiseren van TEN T parameters (waaronder 740m lange treinen en ERTMS);
- Verder verbeteren van het capaciteitsmanagement van de spoorgoederencorridors zodat op middenlange termijn de meerderheid van alle aanvragen voor internationale spoorgoederenpaden wordt afgewikkeld via de corridor one stop shops;
- Harmonisatie van werkwijzen van de infrastructuurbeheerders, onder ander bij het plannen van werkzaamheden aan het spoor.

De afspraken worden door sectorpartijen, lidstaten en toezichthouders uitgevoerd. Hierbij zal nauw worden samengewerkt met de Europese Commissie en het EU agentschap voor spoorwegen (ERA). De ministers hebben in de verklaring aangegeven in het bijzonder de komende 2 jaar de uitvoering van de verklaring te blijven volgen.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
S.A.M. Dijksma